Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VIII Warszawa, 1 kwietnia 1927 r. Nr. 7

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca. Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie. Rękopisów redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, Chmielna 9 m. 9 Telefon Nr. 195-28. Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

OBIECANKI

W ostatnich tygodniach pojawiły się ze strony czynników miarodajnych znamienne oświadczenia, dotyczące warunków egzystencji pracowników kolejowych. Oficjalny charakter tych oświadczeń, tudzież powaga zagadnień, do których się odnoszą, nakazują nam zwrócić na nie uwagę i przyjrzeć się im bliżej, aby określić z możliwą dokładnością rzecz dla nas najważniejszą, a mianowicie: jakie jest prawdopodobieństwo zrealizowania udzielonych nam obietnic.

Najważniejszem z tych oświadczeń było niewątpliwie oświadczenie, złożone przez p. Ministra Komunikacji, Romockiego, wobec delegacji Z. Z. K. Pan Minister oświadczył mianowicie (według informacyj prasowych), **iż w związku z wyodrębnieniem i organizacją przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe na podstawie Dekretu Prezyd. Rzplitej z dnia 24 września 1926 r., system uposażeń pracowników kolejowych będzie wyodrębniony z ogólnych norm uposażeniowych w ciągu najbliższych dwóch miesięcy, przyczem uposażenie kolejarzy będzie podwyższone.**

Z tem podstawowem oświadczeniem wiąże się do pewnego stopnia (zwłaszcza, jeśli chodzi o zakreślony w niem termin) inne oświadczenie Rządu, a mianowicie, oświadczenie, złożone w dniu 22 marca 1927 r. na posiedzeniu Komisji Komunikacyjnej Sejmu, która obradowała nad wnioskiem, domagającym się wydania pragmatyki służbowej dla kolejarzy. Referent tej sprawy zaproponował do uchwalenia rezolucję, w której Sejm wzywa Rząd, aby wydał i wprowadził w życie pragmatykę najpóźniej do dnia 31 maja r. b. **Z ust reprezentanta Rządu padło oświadczenie, iż termin ten zachowany będzie i że pragmatyka zostanie do tego dnia wprowadzona w życie.**

Wreszcie, w czasie audjencji bloku komunikacyjnego u p. wicepremjera Bartla, ten ostatni oświadczył wprawdzie, iż ogólna podwyżka uposażeń zasadniczych jest z punktu widzenia Rządu nadal niemożliwa, że jednak **możliwem i koniecznem jest natychmiastowe podwyższenie ubocznych poborów pracowników kolejowych.**

Wszystkie te oświadczenia i zawarte w nich wartościowe obietnice zasługują na bezwzględne i bezwarunkowe uznanie. Stanowią one niewątpliwie duży krok naprzód i wyzwalają nas z błędnego koła ustawicznych żądań, beznadziejnych, na skutek stanowczego oporu Rządu. Opinja kolejarska przyjęła te oświadczenia chętnie do wiadomości i zarejestrowała je skrzętnie. Chcemy i musimy w nich widzieć **zobowiązanie Rządu,** weksel podpisany dla nas, weksel, którego przed pięcioma miesiącami p. wicepremjer Bartel za żadną cenę podpisać nie chciał. Jeśli wolno się tak wyrazić — będziemy „trzymali Rząd za słowo", za słowo, które padło w oświadczeniach oficjalnych, ogłoszone zostało w prasie, dotarło do wiadomości tych, którzy na słowo takie czekali od dawna w zniecierpliwieniu. Dotychczasowe stanowisko obecnego Rządu, który stale podkreślał i podkreślać nie przestaje, iż słów swoich na wiatr nie rzuca, Rządu, który nie wahał się mówić nam w oczy rzeczy najprzykrzejszych, motywując to swoją prawdomównością — upoważnia nas nadto i do tego, iż w czasie właściwym **będziemy mieli prawo domagać się, aby obietnice zostały spełnione.**

Z tych względów podane wyżej oświadczenia są niewątpliwie jeśli nie realnym sukcesem, to napewno i stanowczo poważną zdobyczą w postaci bardzo doniosłego **argumentu** w naszej akcji. Zdobyliśmy **jeszcze jeden atut** w obronie naszych postulatów, które prawdzie jako uznane powszechnie za słuszne i sprawiedliwe, nie potrzebują, odnośnie do swej treści, nowych uzasadnień, którym jednakże, jak dotąd, brak było oparcia wskutek kategorycznie odmownego stanowiska Rządu.

Takie jest znaczenie i taka wartość omawianych obietnic. Gdy jednak zechcemy przyjrzeć się bliżej tym obietnicom, zwłaszcza gdy zechcemy sprawdzić możliwość ich zrealizowania w związku z obecną sytuacją polityczną i gospodarczą, oraz z uchwalonym już ostatecznie budżetem — okaże się, że w większości swojej nie posiadają one **żadnego innego znaczenia,** prócz tego, iż stanowią obietnicę, która zrealizowana być winna, jeśli Rząd nie chce narazić się na zarzut gołosłowności i płynącą stąd kompromitację.

Mało realną wydaje się nam w pierwszym rzędzie obietnica p. Ministra Kolei, iż uda mu się w ciągu dwóch miesięcy wyodrębnić kolejarzy z ogólnych norm uposażenia i równocześnie uposażenie to podwyższyć. Warunki formalne dla takiego wyodrębnienia istnieją niewątpliwie. Rozporządzenie p. Prezydenta Rzplitej o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. postanawia najwyraźniej, iż uposażenie pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. ustalone będzie w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów. A zatem nietylko można, ale nawet należy wyodrębnić przedewszystkiem P. K. P. w osobne przedsiębiorstwo, a w związku z tem, również i kolejarzy odnośnie do norm uposażeniowych. Praktyczne zrealizowanie tej sprawy jest jednak o wiele trudniejsze, niżby się to mogło zdawać. Istnieją czynniki, które za żadną cenę nie chcą dopuścić do takiego wyodrębnienia. Pominąwszy szereg poważnych trudności, wysuwanych przez rozmaite wpływowe czynniki, należy zanotować pogłoski, iż opozycja przejawia się ponoć najsilniej wśród pp. urzędników Ministerstwa Komunikacji. Na tę okoliczność zwracamy uwagę p. Ministra. Jeśli bowiem pogłoski te oparte są na prawdzie — nie prędko

będzie mógł plany swoje urzeczywistnić, napotykając na opór u tych, którzy winni mu pomagać w ich realizowaniu.

Choćby jednak udało się p. Ministrowi wyodrębnić koleje do końca maja r. b., wyodrębnienie to będzie jedynie formalnem w sprawie najważniejszej, t. j. w sprawie planu finansowego. Nie umiemy sobie wyobrazić, aby było rzeczą możliwą uwolnić się przed kwietniem r. 1928 od skrępowania budżetem — wobec czego nawet w razie wyodrębnienia — M. K. nie zyska swobody działania w swojej gospodarce, a z naszego punktu widzenia o to przedewszystkiem chodzi.

Już samo wyodrębnienie przedstawia zatem trudności. Trudności te mnożą się, jeśli oprócz wyodrębnienia, zechcemy również i poprawy uposażeń kolejarzy do wysokości takiej, która odpowiada ich rzeczywistym potrzebom. I znowu konstatujemy, iż warunki formalne istnieją. P. K. P. przy racjonalnej gospodarce, przy zastosowaniu metod handlowych w razie wyzbycia się charakteru instytucji dobroczynności i miłosierdzia publicznego, jest w stanie dać pracownikom swoim wydatną podwyżkę poborów. Opinja Sejmu, wyrażona w rezolucji, uchwalonej łącznie z budżetem, wzywa Rząd do podwyższenia uposażeń kolejarzy i pocztowców ponad uposażenie innych pracowników państwowych. Jednakże, jeśli idzie nie o teorję, ale o realne możliwości, trudno przypuścić, aby było rzeczą łatwą wszystkie nasuwające się tutaj trudności usunąć.. należałoby sprawić, aby Skarb zrzekł się dopłaty do kolei, co postawiłoby kwestję równowagi budżetowej pod znakiem zapytania. Należałoby znaleźć inne fundusze na inwestycje, a przeznaczone na ten cel sumy, użyć na poprawę bytu kolejarzy. Skoro obie te możliwości wypada wykluczyć, pozostaje ewentualność trzecia: zmiana polityki taryfowej i cofnięcie ulg taryfowych, a więc pociągnięcie o charakterze rewolucyjnym, pociągnięcie, sięgające tak głęboko w gąszcz skomplikowanych zagadnień polityki ekonomicznej państwa, iż pozwalamy sobie powątpiewać, czy p. Minister Romocki będzie miał odwagę tak sprawę postawić, a Rząd ochotę życzeniom jego zadość uczynić.

Kłopot o to nie spada wprawdzie na nas, ale na p. Ministra, który, skoro obiecał, winien dotrzymać. Naszym jednak obowiązkiem jest ocenić obietnicę p. Ministra krytycznie i wyrazić powątpiewanie w jej realność.

Można, oczywiście, z obietnicy p. Ministra zrobić parodję, gdyż każda, choćby groszowa podwyżka, nie przestaje być podwyżką, nie sądzimy jednak, aby p. Minister chciał robić żarty z poważnej sprawy.

Realniejszą jest obietnica, dotycząca pragmatyki. Nic nie stoi na przeszkodzie jej wydania już w maju 1927 r. Wszak w M. K. znajduje się cała sterta rozmaitych projektów, a temat jest tak oklepany w zasadach podstawowych i w szczegółach, iż chyba trudności ze strony M. K. być nie powinno.

Tym razem trudności pochodzić będą od nas, t. j. od pracowników, wzgl. ich związków. Zagadnień, związanych z ustaleniem naszych praw i obowiązków, nie możemy żadną miarą pozostawić do rozstrzygnięcia samemu Rządowi. Nawet niezależnie od tego, czy Rząd da nam to, co chcemy, czy też nie — domagamy się choćby dla samej zasady, naszego współudziału w ustalaniu treści pragmatyki i naszej zgody na tę treść. Z tego postulatu i z tego **prawa** zrezygnować nie możemy, a że, jak dotąd, nic nie wiemy, co się robi w tym względzie w Ministerstwie, a w dodatku, nie mamy wiary w to, aby M. K. dobrowolnie zechciało nam przyznać te prawa, które się nam słusznie należą — przeto trudności będą duże, a termin, ustalony przez Rząd, zapewne utrzymać się nie da.

Stosunkowo największy procent prawdopodobieństwa przyznać należy oświadczeniu p. wicepremjera Bartla. Szczegóły oświadczenia tego podajemy na innem miejscu, omawiając wyczerpująco audjencję bloku u p. wicepremjera. Z zastrzeżeniem, że p. Bartel mówił szczerze i że zechce przyrzeczeń dotrzymać, można jego oświadczenie traktować poważnie.

Uważny przegląd obiecanek rządowych doprowadził nas zatem do wyników stanowczo ujemnych. Obietnice p. Ministra Komunikacji pozostaną zapewne tylko obietnicami, w sprawie pragmatyki czeka nas ciężka i trudna walka. Pozostaje podwyżka wynagrodzeń ubocznych, której granic nie znamy dotąd, ale o której bez obawy pomyłki stwierdzić należy, iż nie da nam tego, coby się nam słuszn' i sprawiedliwie należało.

BLOK U P. WICEPREMJERA

W poprzednich numerach „Maszynisty" zajmowaliśmy się wyczerpująco sprawą podwyższenia wynagrodzeń ubocznych. W kilku artykułach skreśliliśmy obecny stan tej sprawy, tudzież historję starań, które podejmowaliśmy bądź to na własną rękę, bądź też łącznie z blokiem.

Dla bloku kwestja dodatków ubocznych stała się aktualna w chwili, gdy stało się jasnem, iż ani Rząd, ani Sejm nie ma uczciwego zamiaru podwyższenia poborów zasadniczych dla pracowników państwowych. Ze względu na to, iż dochodowe budżety kolei i poczty mogą pokryć nawet wydatną podwyżkę uposażeń swoich pracowników, stała się aktualną akcja zmierzająca w innym, jak dotąd kierunku, a mianowicie, akcja, której celem byłaby poprawa bytu kolejarzy i pocztowców, nie drogą ogólnej podwyżki stawek uposażeniowych, lecz drogą odpowiedniego zwiększenia i rozbudowania dodatków ubocznych.

Dyskusja wszczęta z Ministrem Komunikacji, teoretycznie doprowadziła do uzgodnienia poglądów. P. Minister Romocki obiecał przyznać takie podwyżki i to już w czasie najbliższym. Idylla skończyła się z chwilą, kiedy Ministerstwo zakomunikowało blokowi o swoich „zamierzeniach" w tej sprawie. „Zamierzenia" te, podane przez nas w dosłownem brzmieniu do wiadomości czytelników, wskazały wyraźnie, iż istnieje między nami, a M. K. głębokie i zasadnicze nieporozumienie. Zamiarem naszym było drogą podwyższenia i rozbudowy dodatków ubocznych, **poprawić byt** kolejarzy, M. K. na odczepnego połatało to i owo, przyznając pracownikom w rezultacie po kilka złotych, a niejednokrotnie nawet po kilkadziesiąt groszy miesięcznie.

Oczywiście, nie pozostaliśmy dłużni odpowiedzi. Zakomunikowaliśmy p. Ministrowi, co myślimy o jego zamierzeniach, stwierdzając, iż są one więcej, niż skromne, a skutkiem tego, dla pracowników niewystarczające. Samo M. K. zorjentowało się, zresztą, co myślą o tem kolejarze, jeśli nie z memorjału bloku, to napewno z objawów żywiołowego protestu, z którym spotkały się jego „zamierzenia" wśród ogółu kolejarzy na linji.

Wypadało nam tedy zwrócić się do całego Rządu, za pośrednictwem osoby p. wicepremjera.

P. Minister Bartel przyjął reprezentację bloku w dniu 22 marca r. b., na przeszło dwugodzinnej konferencji. W skład delegacj wchodzili z ramienia Z. Z. K. poseł Kuryłowicz i Sekretarz gen. Grylowski, z ramienia Z. Z. M. kol. Majlich, z ramienia Z. U. K. p. Lempke, oraz z ramienia Z. P. P. T. T. p. Szczurek.

W imieniu delegacji przemówił obszernie kol. poseł Kuryłowicz, poczem delegaci uzupełniali jego przemówienie, wnikając w szczegóły rozpatrywanych na audjencji spraw. Imieniem naszego Związku, zabrał głos kol. Majlich, który w dłuższem przemówieniu, zobrazował stan rzeczy, wytworzony sanacyjną polityką Rządu koalicyjnego i znaczną obniżką poborów ubocznych z marca w 1926 r. Kolega Majlich położył nacisk przedewszystkiem na kwestję zmiany obecnego systemu wynagrodzenia za czas spędzony w służbie z godzinowo-kilometrowego na kilometrowe, podkreślając, iż system obecny jest

niesprawiedliwy i krzywdzący niezasłużenie tych pracowników, którzy z przyczyn od siebie niezależnych nie są w możności wykazać się większą liczbą kilometrów, choć wykazują równą, jak inni ilość godzin pracy. Kol. Majlich skreślił następnie historję obniżki godzinowego, dokonanej w marcu r. 1926, przypominając, iż znajdujący się wówczas u władzy rząd koalicyjny, wykazał w tej sprawie bardzo dużo wyraźnej złej woli. Zmuszony rzekomo do obniżenia zarobków ubocznych o 25 proc., w istocie obniżył je o 40 do 50 proc. Skoro zaś Związek w dyskusji wstępnej nad tą sprawą, kierując się względem na konieczności państwowe, w zamian za utrzymanie reszty stawek, zaproponował zniesienie t. zw. nadgodzin i nadkilometrów — Rząd skwapliwie skorzystał z tej propozycji i nadgodziny zniósł, nie przyznając w zamian żednej rekompensaty. Dziś — wynagrodzenie godzinowe i kilometrowe— nie spełnia już swego zadania, przy obecnych bowiem stawkach nie pokrywa wydatków, ponoszonych przez pracowników, ze względu na charakter ich zajęcia służbowego.

Pracownicy kolejowi nie mogą zrozumieć postępowania Rządu, który podwyższa pobory zasadnicze ze względu na wzrost drożyzny, zaś pobory uboczne, których wartość skutkiem wzrostu drożyzny również zmniejszyła się znacznie, pozostawia na poziomie z lipca 1925, gdyż od tego czasu nie podnoszono mnożnej dla tych dodatków.

Obecne zamierzenia M. K. są niewystarczające. Przedewszystkiem pomijają one szereg zagadnień niezmiernie doniosłych, jak np. umundurowanie. Odrzucanie postulatów maszynistów w sprawie umundurowania niczem nie jest uzasadnione. Nie ulega bowiem wątpliwości, nawet dla laika, iż maszynista i jego pomocnik, ubrań służbowych potrzebują nieodzownie. Wydatek na ten cel obciąży budżet kolei kwotą bardzo drobną — tak, że nic nie stoi na przeszkodzie spełnieniu tego postulatu, chyba brak dobrej woli po stronie czynników miarodajnych.

Projektowane podwyżki uposażeń ubocznych, nie są wystarczające. 4-procentowa zwyżka powstała skutkiem zamierzonej zmiany mnożnej z 41 na 43 grosze, nie przyniesie pożądanego efektu. Również nie można za „poprawę bytu“ uznać nieznacznej podwyżki diet delegacyjnych. Jedynemi realnemi punktami w zamierzeniach M. K. są: uregulowanie sprawy ryczałtów dla dyspozytorów, co zresztą nie wszędzie połączone jest z poprawą bytu, oraz rozciągnięcie na Zagłębie węglowe dąbrowsko - krakowskie, podwyższonego kilometrowego, obowiązującego na Górnym Śląsku. Natomiast M. K. zapomniało o innej, bardzo ważnej i wielokrotnie przez związek z naciskiem podnoszonej sprawie podwyższenia kilometrowego na przestrzeniach górskich, na których ze względu na profil drogi i związaną z niem małą szybkość pociągów drużyny, mimo wytężającą i mozolną pracę zarabiają sumy bardoz nieznaczne. Wreszcie kol. Majlich wskazał na upośledzenie drużyn przetokowych, które tak dawniej, jak i obecnie wynagradzane są zupełnie niewspółmiernie z uciążliwością swojej pracy.

Nad przemówieniami rozwinęła się dłuższa dyskusja, ułatwiona i ożywiona dzięki temu, że wicepremjer Bartel, jako fachowiec w sprawach kolejowych, zagłębiał się w każdy szczegół poruszanych przez delegację zagadnień.

Rezultat konferencji streścić się da mniejwięcej jak następuje:

P. wicepremjer jak dotąd, tak i nadal oświadcza imieniem Rządu, iż ogólna podwyżka uposażeń pracowników państwowych, nie da się na razie urzeczywistnić. Rząd uznaje, że pobory pracowników państwowych są niedostateczne, jednakże będzie mógł podjąć dyskusję o ogólnej podwyżce najwcześniej w maju w 1927 r.

P. Wicepremjer zgadza się natomiast z twierdzeniem, iż podwyżka uposażeń ubocznych kolejarzy i pocztowców jest nietylko rzeczą konieczną, lecz ponadto **możliwą do przeprowadzenia natychmiast**, ze względu na dodatnie wyniki gospodarki tych przedsiębiorstw państwowych. W uznaniu tej konieczności, p. wicepremjer, podzielając zdanie delegacji, iż projektowane dotąd podwyżki poborów ubocznych są niewystarczające, odbędzie w dniach najbliższych konferencję z Ministrami Skarbu, Komunikacji i Poczty, celem zastanowienia się, w jakim kierunku i w jakiej wysokości, przeprowadzić należy podwyżkę uposażeń tych gałęzi służby.

P. Wicepremjer przyrzekł nadto, iż o swych decyzjach poinformuje zblokowane Związki i będzie się starał zamierzenia Rządu uzgodnić z Blokiem.

W ten sposób streszczony rezultat konferencji z p. Ministrem Bartlem, wymaga oczywiście dodatkowych komentarzy.

Pierwszem pytaniem, które się nam nasuwa, jest zagadka, czy i p. wiepremjer posiada istotnie dobrą i mocną wolę spełnić to, co nam przyrzekł. Trudno na pytanie to odpowiedzieć coś pewnego. W każdym razie, dotychczasowe nasze doświadczenie. każe stwierdzić, iż p. minister Bartel zwykł dotrzymywać przyrzeczeń, o ile je daje, co mu się — mówiąc nawiasem—zdarza dość rzadko. Należałoby zatem sądzić, że i tym razem, obietnicy swej dotrzyma.

Drugiem pytaniem i to bardzo niepokojącem, jest pytanie, w jakiej mierze nastąpi podwyżka dodatków i o ile postulaty nasze będą uwzględnione. Po doświadczeniu ostatniem z p. ministrem Romockim, musimy być ostrożni, gdyż spotkać nas może znowu bolesne rozczarowanie. P. Bartel nie dał nam w tym względzie konkretnych obietnic, uzależniając swoją decyzję, od wyników konferencji z p. Ministrami Skarbu i Komunikacji. Pozwalamy sobie jednakże przypuszczać,że p. Minister Bartel — skoro podzielił nasze zdanie, iż M. K. daje nam zamało — postara się o to, abyśmy otrzymali więcej.

Wreszcie nie bez znaczenia jest kwestja terminu zrealizowania obietnic. Złożyło się tak, iż p. Bartel kazał nam czekać „do maja“. Może nie na miejscu byłoby ironizowanie na ten temat. Obawiamy się jednak, aby rzeczywisty maj, nie stał się owym „majem“ symbolicznym, tym terminem, do którego odsyła się zwykle petentów, których się chce odprawić z kwitkiem. Pdwyższenie dodatków ubocznych ma wprawdzie nastąpić nie w maju, ale „natychmiast“, wiemy jednak dobrze, jak bardzo rozciągliwe jest to pojęcie, wtedy, kiedy trzeba wydać cośkolwiek ze Skarbu Państwa.

Mimo te wszystkie zastrzeżenia, trudno zaprzeczyć, iż przynajmniej w tej dziedzinie zaczyna przebłyskiwać dla nas słaby na razie, ale wyraźny promyk nadziei. Z naciskiem wypada zaznaczyć, że skoro tak jest — zasługa w tem zdecydowanej postawy kolejarzy i jednolitego frontu poważnej ich większości, ku czemu niemało przyczynił się blok komunikacyjny. W tej chwili mniej, jak kiedyindziej, usprawiedliwione są ataki na blok, a koniecznością staje się zdwojona praca nad wzmocnieniem tak każdej poszczególnej organizacji, jak też i ich zespołów.

NADESŁANE

Od Kolegów z koła Kraków Płaszów otrzymaliśmy list z prośbą o zamieszczenie w „Maszyniście“ następującego komunikatu:

Dnia 14 m. b. r. odbyło się zebranie koła Kraków-Płaszów. Z ramienia Zarządu Okręgowego uczestniczyli: Prezes Okręgowy — kol. Spyt i kol. Szymonek. Zebranie zagaił Przewodnicz. koła — Weresz, sekretarzował — Wolf. Porządek dzienny obejmował sytuację Związku z koniecznością poprawy bytu maszynistów. Obecny stan walki o poprawę bytu zreferował Prezes Okręgowy, kol. Spyt, który w obszernem przemówieniu przedstawił położenie pracowników państwowych oraz żądania w sprawie poprawy bytu, przedstawione Rządowi przez zblokowane Związki. W rezultacie po wyczerpującej dyskusji, zebrani uchwalili wezwać Prezydjum Związku do energicznego działania, w obronie interesów stanąć solidarnie na wezwanie Prezydjum do walki o poprawę bytu, przyczem przystąpiono do uchwały rezolucji następującej treści: Zebrani maszyniści koła m. Kraków-Płaszów uchwalają pełne zaufanie dla Zarządu Głównego za ich gorliwą i skuteczną pracę ku obronie ogółu kolegów. Natomiast pogardzają takimi, którzy dla własnych korzyści starają się złamać tę solidarność, która dotychczas między członkami Z. Z. M. panuje.

Bunt geszefciarskiej sensacji przeciwko przyzwoitości

Z powodu filmu p. t. „Bunt krwi i żelaza".

Jedna z krajowych wytwórni filmowych wyprodukowała i demonstruje obecnie w kinoteatrach stolicy film p. t. „Bunt krwi i żelaza". Nie prowadzimy u siebie sprawozdań filmowych i nie interesowaliśmy się tym filmem gdyby nie gruba i bezczelna nieprzyzwoitość na którą pozwoliła sobie poszukująca taniej sensacji wytwórnia. Interesuje nas ta część filmu, która ma być stosownie do zapowiedzi oparta na noweli sławnego pisarza Gustawa Daniłowskiego p. t. „Pociąg".

Mniejsza o to, jak, i dlaczego, ale pan reżyser „potrzebował" w pewnej chwili sfilmować sytuację tragiczną. Pociąg pozbawiony obsługi, bez drużyny parowozowej z parowozem pełnym pary, zbliża się z pełną szybkością na stacji końcowej. Niema środków na zatrzymanie pociągu, katastrofa nieuniknione. Efekt literacki polega na wykorzystaniu momentu, na doprowadzeniu nerwów czytelnika czy widza do najwyższego napięcia aby następnie zakończyć efektownem odprężeniem.

Daniłowski wyzyskał ten moment ze znajomością rzeczy i talentem. Miasto Ryszwil (nazwa symboliczna Riche - ville — bogate miasto) wyległo na dworzec, oczekując powrotu całego młodego pokolenia, dzieci Ryszwilu, które udały się na wycieczkę. Za dworcem kończą się tory kolei. Otwiera się przepaść z groźnie szumiącą na jej dnie rzeką. Zebrani rodzice nastrojeni są pogodnie — nic dziwnego oczekują wszak swoich najmilszych, swoich pociech i swoich nadziej.

Zawiadowca stacji otrzymuje tymczasem depeszę: **Z niewiadomych przyczyn** obsługa wypadła z pociągu. Maszynista i palacz znalezieni zostali bez życia na plancie, konduktor ciężko ranny i nieprzytomny nie może dać wyjaśnień. Zauważono ślady bójki wśród personelu. Tymczasem pociąg pędzi a w pociągu dzieci, pogrążone w śnie, w odrętwieniu w dziwnej niemocy, skarżą się wzajemnie na ciężar przygniatający im piersi, mimo wysiłków nie mogą wydobyć z siebie energji.

Unosi je żywioł, siła potężna przez człowieka ujarzmiona i jego woli posłuszna, ale ślepa i bezlitosna, gdy się wyzwoli z pod jego władzy i dozoru. Dzieci przytłoczone i spętane niemocą i snem tragicznym, nie wiedzą, że u krańca ich drogi, miast radości i powitania czeka ich śmierć. Efekty mnożą się. Zawiadowca zwątpił o możności zatrzymania pociągu i podzielił się straszną wiadomością z zebranymi na dworcu rodzicami, niemym gestem wskazując na przepaść, w której za chwilę muszą znaleźć śmierć dzieci Ryszwilu.

Tłum, bezradny, pada na kolana, modląc się w rozpaczy o cud, skoro moc ludzka katastrofie zapobiec nie zdoła. Znalazł się jednak ktoś, kto nie na cud, ale na własną zręczność liczył. Z wiaduktu wskakuje do pędzącego pociągu i zatrzymuje go przed zmartwiałymi ze zgrozy Ryszwilanami.

Powtarzamy raz jeszcze, że nie piszemy sprawozdania literackiego, dlatego nie możemy zastanawiać się nad znaczeniem i wewnętrznym sensem tej pięknej noweli. Ma ona niewątpliwie znaczenie symboliczne, a opisane w niej wypadki, są napewno przenośnią poetycką, są metaforą, pod którą kryje się głęboka treść ideowa.

Co zostało z tej noweli po sfilmowaniu jej przez reżysera domowego chowu? Cały symbol rozwiał się. Nie rodzice oczekują swoich dzieci, ale wyrzucony z sypialni kochanek niecierpliwie czeka na dalszy ciąg romansu z cudzą żoną, którą uwiódł, doprowadzając tem męża do samobójstwa. Oczywiście jedno świństwo idzie za drugiem. Daniłowski nie mówi dlaczego powstała bójka pomiędzy personelem i dlaczego personel wypadł z pociągu.. Może walczono z szaleńcem, może chodziło o unieszkodliwienie straceńca lub świadomego swych zamiarów zbrodniarza. Nad sprawą wisi w noweli zagadka. 99 ludzi na 100 przypuści jakiś konflikt tragiczny. Domorosły, a zdaje się bezrogi, reżyser myślał i wykombinował inaczej. Nic innego, tylko wódka. Widzimy zatem w filmie budującą scenę, jak maszynista popija z potężnej flachy w czasie jazdy, a pomocnik usiłuje mu w tem przeszkodzić. To jest według p. reżysera powodem wypadku. Pomijamy okoliczność, iż przez pomysły p. reżysera zatraca się efekt, w miarę, jak okoliczności stają się nieprawdopodobne. W pociągu jadą zdrowi i dorośli ludzie. Przez pół godziny, kto żyje i może, trąbi, ryczy i gwiżdże na pociąg, pełny pasażerów i eskortowany przez drużynę konduktorską, a pociąg jedzie sobie dalej, albowiem p. reżyser zapomniał zapewne, że i konduktorzy polscy piją w służbie wódkę, że czyni to również i nadkonduktor, że wszyscy są skutkiem tego pijani. Zapomniał też upić wszystkich podróżnych, którzy stoją sobie spokojnie w oknie, a żaden z nich nie chwyci za rączkę hamulca. Nie zapomniał natomiast, według wszelkiego prawdopodobieństwa, upić siebie samego, gdyż po trzeźwemu podobne myśli do głowy nie przychodzą.

Maszyniści polscy stoją zbyt wysoko ponad reżyserami takiego pokroju, aby pomysły takie mogły ich obrazić. Ktoś, kto w ten sposób w polskim filmie spotwarza i poniża polskiego kolejarza, nie zasługuje na to, aby jego osobą i pomysłami zająć się poważnie. Nie o reżysera nam też chodzi, ale o co innego.

Piękny ten film zdjęty został z „łaskawą pomocą i przy poparciu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie", która dopuściła reżysera na terytorjum kolejowe, pozwoliła mu zdejmować urządzenia kolejowe i użyczyła mu bodaj personelu dla osiągnięcia szlachetnych jego zamiarów.

Nasze pretensje wyrażamy zatem pod adresem D. K. P. Warszawa. Ten, kto pozwolił na sfilmowanie tego świństwa, znając treść scenarjusza, lub też pozwolił na zdejmowanie filmu, nie znając treści, jest współwinny spotwarzenia i zohydzenia polskiego maszynisty. Do niego mamy pretensję. Dyrekcji nie wolno pozwalać i dopomagać, aby zohydzano bez przyczyn i niesłusznie polskiego kolejarza. Dlatego domagamy się stanowczo, aby D. K. P. zażądała natychmiast usunięcia z filmu gorszącej i ohydnej sceny pijaństwa.

Protokół Zjazdu Korespondentów „Techniki Parowozowej"

odbytego dnia 6 marca 1927 r. w lokalu Związku Zaw. Maszynistów Kolejowych, Chmielna 9 m. 9.

Obecni: 1) z ramienia Z. Z. M., Redakcji „Maszynisty" i „Techniki Parowozowej": Redaktor „Techniki Parowozowej" Inż. Kruszewski, Prezes Związku Zawodowego Maszynistów — J. Majlich, Sekretarz — W. Siadak, Skarbnik — H. Sommerfeld, Redaktor „Maszynisty" — Dr. J. M. Żuniak, 2) zaproszeni uczestnicy Zjazdu: Bystrzanowski Bronisław, Chmielewski Apolinary, Fichtel Jan, Gunderman Jan, Haber Artur, Janowski Ignacy, Klawe Karol, Klewenhagen Maksymiljan, Korol Stanisław, Kupczyk Jan, Kwaśniewski Paweł, Lisowski Jan, Perek Józef, Schabowski Fraciszek, Sobczak Stanisław, Spyt Stanisław, Struś Jan, Urbański Władysław, Wiśniewski Tomasz, Wolf Otto.

Porządek obrad: 1) Słowo wstępne (Prezes Z. Z. M. kol. Majlich), 2) Program redakcji „Techniki Parowozowej", 3) Wnioski, dotyczące formatu, objętości i terminów wydawania „Techniki Parowozowej", 4) Sposoby

nawiązania kontaktu z potrzebami praktycznego życia maszynisty, 5) Ankieta o doszkalaniu technicznem, 6) Sprawa treści podręcznika technicznego dla maszynistów, 7) Sprawa zakładania i prowadzenia Kółek Technicznych przy Kołach miejscowych Z. Z. M.

Do punktu 1.

Kol. Majlich imieniem Prezydjum Z. Z. M. wita zaproszonych uczestników Zjazdu, którzy na apel Prezydjum stawili się w komplecie. Stanowi to dla Prezydjum gwarancję, że podjęta przezeń praca oświatowa nad podniesieniem wiedzy technicznej maszynistów kolejowych jest pracą owocną i, że ogół uświadomionych kolegów udzieli Prezydjum w tym względzie poparcia. Celem każdego Związku jest uzyskanie dla członków dobrobytu. Aby ten cel uzyskać, należy wzmacniać spójnię organizacyjną, która jest tem silniejsza, im silniejsze węzły łączą członków z organizacją. W statucie Związku nakreślony jest wyczerpująco program działalności Związku. Dotąd Związek zajęty ciężką walką o poprawę bytu, nie mógł realizować innych zadań, dla których przeprowadzenia został stworzony. Dopiero w roku bieżącym można było przystąpić do zapoczątkowania pracy oświatowej, której pierwszym etapem jest techniczne czasopismo, wydawane od stycznia 1927 r. p. t. „Technika Parowozowa". Prezydjum pragnie sprawdzić, czy inicjatywa jego była słuszną, a nadto dowiedzieć się, jakie są żądania ze strony ogółu uświadomionych kolegów, odnośnie do samego istnienia, formatu, treści i poziomu „Techniki Parowozowej".

Przy tej sposobności Prezydjum podda pod obrady Zjazdu całokształt swych zamierzeń w kierunku pracy oświatowej w dziedzinie wiedzy fachowej. Mówca przekonany, iż obrady Zjazdu toczyć się będą w nastroju poważnym ku pożytkowi ogółu, poczuwa się do obowiązku złożyć specjalne podziękowanie p. inż. Kruszewskiemu, który nie szczędził trudu i ochotnie ofiarował swoją współpracę w tych zamierzeniach Prezydjum.

Nastąpiło ukonstytuowanie się Prezydjum Zjazdu, obradom przewodniczył kol. Majlich, protokół prowadził kol. Siadak.

Do punktu 2.

P. inż. Kruszewski: Zanim pracownik kolejowy uzyskał stanowisko maszynisty, musiał wykazać się pewnym zasobem wiedzy fachowej teoretycznej i praktycznej przez złożenie przepisanych egzaminów. Zdobywszy w ten sposób stanowisko i pełniąc nałożone nań obowiązki, nie może i nie powinien zaniechać dalszej pracy nad uzupełnieniem i pogłębieniem swej wiedzy fachowej. Wykształcenie teoretyczne maszynisty nie może pozostać na poziomie ostatniego egzaminu. Ustawiczne i szybkie postępy techniki, pojawiające się coraz to nowe i coraz to bardziej skomplikowane typy parowozów, nowe przyrządy i t. d., stawiają maszynistę w położeniu przymusowem: musi albo zapoznać się, dodatkowo z ich konstrukcją, albo też narazić się na dotkliwe i długotrwałe przykrości, płynące z braku należytej znajomości urządzeń, które obsługiwać musi. Na dalszym horyzoncie ukazują się nowe możliwości. Technika nowoczesna usiłuje zastąpić dotychczasowy typ siły pociągowej w kolejnictwie typami innemi. Dla przykładu wymienić można chociażby: elektrowozy, Diesslowozy, silniki akumulatorowe, a wreszcie turbowozy. Wszystko to w niedalekiej już może przyszłości zdolne jest dokonać przewrotu w obecnych warunkach. Maszyniści, w swoim własnym interesie, winni śledzić pilnie wszelkie postępy techniki, a to pod grozą, iż nowy stan rzeczy zastanie ich nieprzygotowanymi. Zasklepienie się w wyłącznie praktycznem zajęciu, w którem doświadczenie mnoży się jedynie w jednej wąskiej dziedzinie t. j.: lokomotywie, jest niebezpieczne również i ze względów indywidualnych. Nader często zdarza się, iż maszynista z takich, czy innych względów zdyskwalifikowany do pracy na parowozie, teoretycznie zdolny do zarobkowania, w praktyce zajęcia znaleźć nie może, gdyż wiedza jego nie sięga poza parowóz i to najczęściej poza taki typ parowozu, który najdłużej obsługiwał. Z tych wszystkich względów inicjatywie Prezydjum Z. Z. M. należy przyklasnąć. „Technika Parowozowa", jako czasopismo techniczne, przeznaczone dla potrzeb maszynisty i dostosowane do jego wymagań, winno cieszyć się poparciem w pierwszym rządzie samych maszynistów, a następnie również i czynników oficjalnych, dla których poziom wiedzy fachowej maszynistów nie jest bynajmniej rzeczą obojętną.

Mówca prosi o przeprowadzenie dyskusji najpierw nad kwestją, czy, zdaniem obecnych, wydawanie „Techniki Parowozowej" jest rzeczą wskazaną i uzasadnioną.

W dyskusji zabierali głos kol.: Klawe, Struś, Kwaśniewski i Lisowski, poczem Zjazd jednomyślnie zaaprobował stanowisko Prezydjum, stwierdzając, iż wydawnictwo „Techniki Parowozowej" jest niezbędnem i pożytecznem. Poszczególni mówcy wyrażali Prezydjum podziękowanie za podjęcie tej pożytecznej inicjatywy.

Do punktu 3.

Głos zabierali koledzy: Kwaśniewski, Klawe, Struś, Schabowski, Janowski, Fichtel, Perek i Wiśniewski. Dyskutowano przedewszystkiem nad objętością „Techniki", przyczem wszyscy mówcy wypowiedzieli się jednogłośnie, iż dotychczasowa objętość „Techniki" jest za szczupła i winna być zwiększona przynajmniej dwukrotnie. W kwestji terminów ukazywania się „Techniki" przeważało zdanie, iż wydawanie tejże w odstępach jednomiesięcznych odpowiada swemu celowi. Poważniejsza rozbieżność zdań zauważyć się dała w dyskusji nad formatem „Techniki", w której to sprawie jedni z obecnych byli zdania, iż format obecny jest właściwy, inni zaś wyrażali przekonanie, iż format ten winien być zmieniony na kieszonkowy. Dłuższą dyskusję wywołało zagadnienie poziomu artykułów zamieszczanych w „Technice", przyczem rozważano, czy „Technika" ma kształcić systematycznie w kwestjach zasadniczych (początki fizyki, chemji, konstrukcji maszyny parowozowej, jako takiej), czy też wyszedłszy z założenia, iż rzeczy te powinny być i są znane maszynistom, a ich znajomość czerpana być winna ze specjalnych podręczników systematycznych — zająć się zagadnieniami innemi, związanemi z praktycznem życiem i dostosowanemi do potrzeb nie kształcenia, a dokształcenia zawodowego.

Po dłuższej dyskusji, która doprowadziła do uzgodnienia poglądów, zjazd przyjął jednomyślnie rezolucję następującej treści:

Zjazd stwierdza jednogłośnie, iż

1) dotychczasowa objętość „Techniki Parowozowej" jest za szczupła, domaga się zatem natychmiastowego powiększenia objętości „Techniki" conajmniej dwukrotnie.

2) Termin ukazywania się „Techniki" raz w miesiącu, odpowiada swemu celowi.

3) Dotychczasowy poziom numerów. zamieszczanych w „Technice" jest właściwy i zmieniany być nie powinien, przyczem Zjazd wzywa Redakcję „Techniki", aby położyła nacisk na jasność, przejrzystość i zrozumiałość artykułów.

Zjazd oświadcza się za utrzymaniem rysunków technicznych z należytemi wyjaśnieniami.

Kwestję formatu „Techniki" Zjazd poleca doświadczyć w ciągu roku bieżącego, poczem na podstawie zebranych doświadczeń, należy zastanowić się nad ewentualną zmianą tego formatu.

Do punktu 4.

Głos zabierali prawie wszyscy obecni. W rezultacie dłuższej dyskusji, ustalono, iż „technika" tylko wówczas zdoła spełniać swoje zadanie, o ile zainteresowani wprost i bezpośrednio jej treścią maszyniści, informować ją będą o swoich potrzebach w tym względzie. W dyskusji ujawniono szereg aktualnych dziś i piekących potrzeb, między innemi: konieczność dostarczenia maszynistom małopolskim odpowiednich broszur, względnie podręczników, opisujących konstrukcję i działanie hamulców: Westinghous'a i Hardy'ego, konstrukcję przegrzewaczy i rozdzielników pary nowego typu i t. d. W celu utrzymania tego kontaktu i zasilania „Techniki Parowozowej" z jednej strony artykułami, z drugiej zaś strony informacjami o najbardziej aktualnych potrzebach, wszyscy bez wyjątku obe-

oni podjęli się roli korespondentów „Techniki Parowozowej“ i zobowiązali się ściśle współpracować z redakcją.

Dłuższą dyskusję wywołała kwestja kształcenia indywidualnego drogą korespondencji. — Myśl rzucona przez p. inż. Kruszewskiego i zainicjowana już w „Technice“, aby każdy, kto posiada jakieś wątpliwości, czy też czuje potrzebę poinformowania się w sprawie zagadnień technicznych, mógł się zwrócić piśmiennie do redakcji „Techniki“ i mógł od niej otrzymać wyczerpującą odpowiedź na piśmie — została przyjęta z aplauzem.

Zjazd polecił Prezydjum Związku rozpocząć odpowiednią propagandę w tym kierunku wśród członków Związku.

Do punktu 5.

P. Inż. Kruszewski uzasadnił konieczność zobrazowania obecnego stanu i obecnych sposobów przygotowania do egzaminów fachowych. Kwestja ta interesować powinna przedewszystkem administrację kolejową niemniej i dla maszynisów, zwłąszcza zaś dla pomocników, którzy do egzaminów się przygotowują, stanowi ona kwestję o pierwszorzędnem znaczeniu. Pomocnik maszynisty, powinien mieć należytą możność przygotowania się do egzaminu. Niezależnie od tego, czy Związek Maszynistów domagać się będzie zapewnienia takiej możliwości od władz, czy też zechce własnemi siłami dopomóc młodszym kolegom do zdobycia wiedzy, wymaganej do egzaminu, istnieje konieczność dokładnego zobrazowania obecnego stanu rzeczy. W tym celu rozesłana powinna być ankieta, której wzór otrzymali wszyscy obecni. W dyskusji zabierali głos reprezentanci ze wszystkich 9-ciu Okręgów dyrekcyjnych, obrazując stan rzeczy w tych Okręgach istniejący. Stwierdzono daleko sięgającą rozbieżność w metodach i poziomie wykształcenia.

Wzór ankiety zaakceptowano, polecając Prezydjum rozesłanie tej ankiety drogą organizacyjną i zebranie materjału w ciągu m-ca kwietnia r. b.

Do punktu 6.

Przed niespełna 6-miesiącami podjęto inicjatywę wydania systematycznego podręcznika technicznego dla maszynistów. Dotychczas istniejące podręczniki nie odpowiadają swojemu celowi, gdyż bądź to ich poziom jest nieodpowiedni, bądź też treści ich nie jest wyczerpująca. Pozatem zaś cena niezawsze dostępna. Opracowania takiego podręcznika podjął się p. Inż. Kruszewski, zaś Z. Z. M. przyczynił się do rozpoczęcia prac, zobowiązując się finansować w pewnym procencie to wydawnictwo. Celem ustalenia treści podręcznika, p. inż. Kruszewski zaznajomił zebranych z wypracowanym przez siebie planem podręcznika. Nad przedłożonym planem odbyła się dłuższa dyskusja. Zebrani wypowiedzieli się za tem, aby podręcznik ograniczał się do wiadomości ściśle technicznych, z pominięciem kwestji sygnalizacji, którą uwzględnićby można ewentualnie tylko w formie skreślenia podstawowych zasad. Uwagi zebranych, którzy omawiali wyczerpująco szczegóły planu, jak niemniej kwestję objętości i formatu, podręcznika zostały wysłuchane i będą uwzględnione.

Do punktu 7.

Prezydjum Związku zamierza podjąć propagandę w celu organizowania przy Kołach miejscowych Z. Z. M. zespołów, czy kółek naukowo- technicznych. Kółka te rządzone autonomicznie i korzystają z pomocy Związku miałyby za zadanie gromadzić i kompletować bibljoteki techniczne, prenumerować czasopisma techniczne oraz organizować odczyty, pogadanki i wieczory dyskusyjne nad sprawami dotyczącemi techniki parowozowej. Zjazd ocenił myśl tę jako zdrową i godną najżywszego uznania. — Wszyscy obecni na Zjeździe zobowiązali się wziąć udział w kółkach technicznych, które zorganizowane będą w miejscach ich pracy oraz podjąć inicjatywę propagandy w tym kierunku, aby zamierzenia Prezydjum dojść mogły jaknajrychlej do skutku.

Po przemówieniu Prezesa Majlicha i Redaktora „Maszynisty“ Dr. J. M. Zuniaka, którzy wyrazili raz jeszcze podziękowanie p. Inż. Kruszewskiemu za obecność na zjeździe, a wszystkim jego uczestnikom za wytrwałą pracę oraz po przemówieniu końcowem p. Inż. Kruszewskiego, Zjazd zamknięto o godzinie **16-ej.**

Warszawa, dn. 31 marca 1927 r.

KOMUNIKAT

Prezydjum Związku podaje niniejszym do wiadomości, iż koledzy emeryci, którzy przeszli na emeryturę po dniu 1 października 1926 r. winni uiszczać wkładkę miesięczną w wysokości 4 zł. (cztery złote) miesięcznie. Suma ta składa się z kwoty 3 zł. na rzecz kasy Odpraw Emerytalnych i z kwoty 1 zł. na rzecz administracji związkowej.

Koledzy emeryci, którzy przeszli na emeryturę przed dniem 1 październik 1926 r. wpłacać winni jak dotąd 1 zł. 20 groszy miesięcznie.

Zarządy kół, o ile pobierają wkładki od emerytów winny się do tej wskazówki zastosować bezwarunkowo. Wkładki wpłacone w wysokości niezgodnej z tem zarządzeniem należy uzupełnić.

Okólnik w sprawie postępowania z pracownikami zdyskwalifikowanymi przy perjodycznem badaniu lekarskim

L. 1/1988/2/27 Do Wszystkich D. K. P.

Wobec wystąpienia jednej z Dyrekcji z zapytaniem, jak należy postępować z pracownikami etatowymi, uznanymi podczas perjodycznych badań lekarskich za niezdolnych do wykonywania zadań służby, związanej z ruchem pociągów, a w szczególności, gdy niezdolność ta przejawia się w osłabieniu organów wzroku i słuchu, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w wypadku, gdy pracownik zdyskwalifikowany pod względem zdrowia, nabył prawo do pełnego zaopatrzenia emerytalnego, należy zarządzić przeniesienie danego pracownika w stan spoczynku. Jeżeli jednak pracownik nie posiada prawa do zaopatrzenia emerytalnego, lub też, gdy nabył prawo tylko do częściowego zaopatrzenia emerytalnego, należy zbadać, czy stan zdrowia pracownika pozwala na zatrudnienie go na innem stanowisku, niezwiązanem z ruchem pociągów, lecz odpowiadającem kwalifikacjom służbowym pracownika **i równorzędnem co do uposażenia wymaganego wykształcenia, względnie zawodowego przygotowania.** W razie braku takiego stanowiska można będzie, aż do czasu opróżnienia się odpowiedniego stanowiska przydzielić pracownika do wykonywania służby na stanowisku co do uposażenia niższem z zachowaniem pracownikowi dawniejszego tytułu służbowego i uposażenia zgodnie z rozp. M. K. z dn. 29 stycznia 1925 r. Nr. 1/579/2/25, Nr. 1/3302/2/25.

Wobec wydatków, jakie powoduje przedwczesne zemerytowanie pracowników kolejowych, jeżeli w ich miejsce muszą być przyjęci nowi pracownicy należy dokładać wszelkich starań, aby pracownicy zdyskwalifikowani pod względem zdrowia, szczególnie co do wzroku i słuchu, o ile nabyli już prawo do pewnej części zaopatrzenia emerytalnego, wykorzystani byli stosownie do ich kwalifikacji, możliwie jaknajdłużej w służbie, t. j. aż do czasu osiągnięcia prawa do pełnego zaopatrzenia emerytalnego, chyba, że ich stan zdrowia czyni ich wydajność pracy niewystarczającą.

W tych wypadkach, a również wtedy, gdy dla pracownika zdyskwalifikowanego pod względem zdrowia nie można znaleźć odpowiedniego zajęcia w innym dziale służby, należy wziąć pod rozwagę przeniesienie pracownika w stan spoczynku, przyczem należy postąpić w myśl rozp. M. K., oraz z dnia 28 lutego 1925 r. dnia 3. 7. 27 r. Nr. S. 904/26.

O ile idzie o kwestję przemianowania w związku z przeniesieniem na inne stanowisko, należy przestrzegać rozp. M. K. z dn. 17.11. 24 r. Nr. I/16368/2/24.

Za Dyrektora Departamentu
(—) Schmidt
Naczelnik Wydziału

ANKIETA

w sprawie przygotowania do egzaminu na pomocnika i maszynistę parowozowego.

1. Parowozownia w .... z ilością parowozów własnych........................ z ilością drużyn porowozowych........................
2. Liczba kandydatów do egzaminu najbliższego ....
3. Jeżeli przygotowują się sami drogą samokształcenia, to z jakich książek, oraz czy ustnie tylko, czy też i piśmiennie (na papierze, tablicy z rysunkami)? ....

....

....

4. Jeżeli jest pomoc w nauczaniu, to

   a) kto uczy? ....

   b) kto i jak płaci za naukę? ....

   c) ....

   c) jak często i jak długo odbywa się nauka? ....

   ....

   d) czy są i jakie pomoce nauczania? ....

   ....

   e) z jakich podręczników i z jakich przedmiotów (język polski arytmetyka z geometrją, wiadomości z mechaniki, fizyki, chemji, parowozów, sygnalizacja) ....

   ....

5. Czy dawane są zwolnienia podczas nauki? ....

....

6. Ilu zdało, a ilu odpadło przy ostatnim egzaminie? ....

....

7. Gdzie i przed kim odbywa się egzamin? ....

....

8. Do ilu razy zdarza się niepomyślny egzamin poszczególnych kandydatów i z jakiego najczęściej przedmiotu? ....

....

9. Czy na miejscu są szkoły, których nauczyciele mogliby przygotowywać kandydatów do egzaminu? ....

....

....

Uwagi własne co do sprawy dokształcenia egzaminacyjnego

....

....

....

Powyższą ankietę z wpisanemi odpowiedziami prosimy nadesłać w przeciągu miesiąca kwietnia b. r. pod adresem Warszawa, Chmielna 9 m. 9. Związek Maszynistów — dla Redakcji „TECHNIKI PAROWOZOWEJ"

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

DĘBICA.

Zebranie Koła W dniu 12 marca b. r. odbyło się Zebranie, na którem wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący Koła — kol. Kołra Antoni, sekretarz Wyteryński Stanisław, skarbnik — kol. Mozer Ferdynand, członkami Zarządu — kol. Górski Edward, Tarczałowicz Ludwik.

KOLUSZKI

Zebranie Koła. Doroczne Zebranie miejscowego Koła odbyło się w dniu 8 III. b. r. Sprawozdanie z działalności Zarządu przedstawił zebranym kol. Pierzgalski. Obrót kasowy roczny wyjaśnił kol. skarbnik, Starzyński. Po udzieleniu absolutorjum Zarządowi przystąpiono do wyborów. Na przewodniczącego Koła wybrano ponownie kol. Pierzgalskiego, na sekretarza i skarbnika ponownie kol. Starzyńskiego, na wiceprezesa kol. J. Rosiaka, do Kom. Rewizyjnej wybrano: kol. St. Różyckiego i kol. Al. Koziarka. Wniosek kol. Pierzgalskiego w sprawie zakupienia dolarówki i losu Loterji Państwowej na własność członków koła uchwalono, poczem zebranie zamknięto o godz. 19 m. 30.

WARSZAWA — PRAGA

Zebranie Koła. W dniu 10. III b. r. odbyło się doroczne zebranie koła. Przewodnictwo zebrania objął kol. Sobczyński Zdzisław, protokół zgromadzenia prowadził kol. Wójcicki Wacław. Po zagajeniu zebrania przez kol. Ludwisiaka, zdał wyczerpujące sprawozdanie z działalności koła kol. Kłoss Kazimierz.

Działalność kasy samopomocy przedstawił zebranym kol. Łysakowski Stanisław i kol. Skwierczyński Marjan. W dyskusji nad sprawozdaniem zabierali głos kol. Ludwisiak, Hys i Kolecki. Uchwalono, by izolowanych, t. j. tych, którzy ze względu na choroby zakaźne, panujące w ich domach, są wstrzymani od pełnienia zajęć służbowych, zaliczyć do kategorji chorych i wypłacać im zapomogi chorobowe; wybrany Zarząd Kasy Samopomocy wraz z Zarządem Koła określi wypłaty dla dziennie płatnych pracowników kolei, członków kasy.

Do Zarządu Koła wybrano: Przewodniczącym — kol. Ludwisiaka Jana (po raz 4-ty), sekretarzem — kol. Kłossa Kazimierza (po raz 2-gi), zastępcą przewodn. — kol. Sulikowskiego Aleksandra; do komis. Rewiz. — kol. Kołaka Stanisława i Krysińskiego Witolda. W skład Zarządu Kasy Samopomocy wybrano kol. Łysakowskiego Stanisława i Ludwisiaka

Jana, do Rady Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej — kol. Kowalskiego Mieczysława, Sulikowskiego Aleksandra i Skwierczyńskiego Marjana, Skarbnikiem Koła i Kasy Samopomocy wybrano kol. Łysakowskigo Stanisława. Na zgromadzeniu był obecny przedstawiciel Zarządu Okręgowego kol. Jaworski, który zreferował działalność Zarządu Głównego i Zarządu Okręgowego w sprawach polepszenia bytu członków.

W wolnych wnioskach rozpatrywano sprawy etatów, przywrócenia kategorji płacy zdegradowanym kolegom oraz szereg spraw natury organizacyjnej.

WILNO

Zebranie Koła. W dniu III b. r. odbyło się Zebranie miejscowego Koła. Przewodniczącym zebrania obrano kol. Schabowskiego, a sekretarzem kol. Oleszczuka. Uchwalono prowadzić w życie Kasę koleżeńską, której regulamin tymczasowo zatwierdzono. Do zarządu Kasy wybrano: Krawczuka Stefana, Chruściaka Fortunata, Mankiewicza Władysława; do Komisji Rewizyjnej — kol. Karolewicza i Sobasa Mieczysława. W sprawie listy starszeństwa wyjaśnił kol. Schabowski, że kary nie będą miały żadnego wpływu na kolejność umieszszczania pracowników kolejowych na wspomianej liście. Poruszano sprawę obsługi pociągów towarowych na odcinku Wilno—Grodno parowozami i drużynami wileńskiemi, a to dlatego, że parowozownia Białystok, która obecnie obsługuje wspomniany odcinek ma miesięcznie stosunkowo większy przebieg w kilometrach, aniżeli parowozownia Wilno a drużyny tamtejsze wypracowują więcej, jak 200 godzin miesięcznie.

Domagano się, aby na parowozy osobowe, obsługiwane bez palaczy, wydawany był węgiel rozdrabiany, oraz aby na przejściowych stacjach węzłowych była dana pomoc drużynie dla oczyszczenia palenisk i popielników. Po omówieniu następnie szeregu aktualnych spraw organizacyjnych posiedzenie zamknięto.

SOSNOWIEC.

Zebranie koła. Dnia 17 stycznia b. r. odbyło się zebranie członków miejscowego koła z udziałem Wiceprez. Zarz. Główn. — kol. Borkowskiego oraz członków Zarz. Okr. — Prezesa kol. Leszczyńskiego i kol. Lisiewicza. Przewodnictwo zebrania spoczęło w ręku kol. Stawskiego, godnosć sekretarza przypadła w udziale kol. Serbianowi. Przedstawiciel Z. Z. K., kol. Bałdys, obecny na zebraniu w charakterze gościa, powitał zebranych, życząc pomyślności w obradach. Z kolei zabiera głos kol. Borkowski, charakteryzując taktykę Bloku Zw. kom. w walce z Rządem o poprawę bytu pracowników kolejowych, wzywa zgromadzonych do jednoczenia sił we własnym związku, gdyż tylko to skłoni Rząd do poczynienia ustępstw. Kol. Leszczyński uzupełnia referat przedmówcy, wykazując poszczególne wystąpienia Zarządu Główn. do M. K. i widzi poprawę warunków pracy i płacy tylko w zdecydowanym stanowisku Związku. W dyskusji zabierali głos: kk. Zdanowicz, Grodziński, Serbjan, Czech, Syguła i Nemsz.

Projekt kasy Odpraw Emerytalnych zebrani przyjęli do wiadomości, polecając przesłać Zarządowi Głównemu poprawki, poczynione przez komisję, wyłonioną z miejscowego koła. O sposobach zabezpieczenia kapitału Kasy przemawiali kol. Stawski, Gruszczyński, Mosiewicz, Zdanowicz, Czech W., Paprocki i Wolf. Kol. Lisiewicz, zabierając głos w sprawach organizacyjnych, wymienia kolejno wystąpienia Zarz. Okr. do Dyrekcji, jak: premje opałowe, przesmary, zerwania pociągów, umundurowania, czyszczenie parowozów, etaty i przeszeregowania; znaczna część wymienionych spraw załatwiona została zgodnie z życzeniem ogółu kolegów; winę nie przestrzegania ośmiogodzinnego dnia pracy przypisuje mówca w znacznej mierze samym kolegom, którzy nie odpisują wypoczynku, pełniąc służbę niejednokrotnie po 20 godzin i więcej bez przerwy. Po interpelacjach kol. Stawskiego, Gruszczyńskiego, Syguły, Zdanowicza, Czecha i Szyłły zebrani uchwalają rezolucję, w której wyrażają gotowość poparcia dążeń Zarządu Głównego i Bloku Zw. Kom. wszelkiemi możliwemi środkami.

TORUŃ.

Zebranie koła. Doroczne Zebranie koła odbyło się w dn. 5. I. 27. przy współudziale członków Zarządu Okręgowego — Prezesa, kol. Szadego, oraz sekretarza, kol. Szczepkowskiego. Po przemówieniu kol. Szadego, który zwrócił uwagę zebranych na wytężoną pracę w kierunku ugruntowania sił w naszej organizacji, albowiem obecnie tocząca się walka między władzami Związku i Rządem wymaga niezwykłej czujności i solidarności, przystąpiono do wyboru Zarządu.

W skład nowego Zarządu wybrano: Przewodn. koła — kol. Lewandowskiego Ludwika (powtrotnie), zastępcą — kol. Lewandowskiego Władysława, sekretarzem — kol. Cinciasa Adama, zast. — kol. Zawiłowskiego, skarbnikiem — kol. Grynberga Maksa, do kom. Rewiz. — kol. Dylewskiego, Sznajdra i Kochanowskiego, członk. Zarządu — kol. Szumielewicza Władysława, Klucznika Bernarda. Ustępującemu skarbnikowi koła, kol. Winnickiemu, a przechodzącemu na urząd skarbnika Okręg. Zarządu, zgotowali zebrani nader gorącą owację, podnosząc niezwykłą energję skarbnika w dotychczasowej jego czteroletniej pracy związkowej.

KRONIKA

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy okazali pomoc i współczucie oraz wzięli udział w odprowadzeniu na miejsce wiecznego spoczynku drogich nam zwłok ojca i męża ś. p. Eugenjusza Konarzewskiego, b. dyspozytora depôt Warszawa Główna, a ostatnio emeryta P. K. P., a w szczególności pp. Rosińskiemu, Śnieguckiemu, Rossemu, naczelnikowi Pejerowi i Bajkowskiemu składa serdeczne „Bóg zapłać“.

Żona, syn i córki.

ZAMIANY.

Pomocnik maszyn. I klasy z parowozowni Wilno zamieni się z kolegą na równorzędne stanowisko w Dyrekcji Warszawskiej lub Gdańskiej. Łaskawe zgłoszenia proszę kierować — Wilno, ul. Szkaplerna Nr. 3 m. 7. J. Juchniewicz.

Wyszedł Nr. 4 „Życia Urzędniczego“, zawierający następującą treść: „Przed walnym zjazdem“. „Administracja państwowa w cyfrach. J. P. Z życia i działalności Stowarzyszenia.Poradnik prawny. Przepisy i judykatura w sprawach urzędniczych. Przegląd prasy. Życie gospodarcze. Kronika. Wydawnictwa nadesłane.

Wydawca: **Zaw. Zw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.